

**Groupe de travail sectoriel**

# La visite des trains

PC 43I

Pratiques communes du secteur ferroviaire belge

*Version 1, du 19/06/2020*

## Avis de non-responsabilité

Ce document a été commissionné par le Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer (dans les termes limitant expressément la responsabilité d'Arthur D. Little). Nos conclusions résultent de l'exercice de notre meilleur jugement professionnel, fondé en partie sur des outils et informations fournis par le Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer et les autres participants au groupe de travail sectoriel. L'utilisation de ce guide par un tiers à quelque fin que ce soit ne doit pas et ne dispense pas ce tiers de faire preuve de la diligence requise pour vérifier le contenu du document.

Toute utilisation faite par un tiers de ce document, ou toute dépendance à celui-ci, ou toute décision à prendre s'appuyant sur celui-ci, relève de la responsabilité de ce tiers. Arthur D. Little n'accepte aucune obligation de diligence ni de responsabilité de quelque nature que ce soit envers une telle tierce partie, ni aucune responsabilité pour les dommages, le cas échéant, subis par une tierce partie à la suite de décisions prises ou non, ou d'actions prises, ou non prises, sur la base de ce document.

### **Groupe de travail sectoriel**

Ce document a été produit dans le cadre d'un groupe de travail auquel l'ensemble des utilisateurs de l'infrastructure du secteur ferroviaire belge ont été conviés.

Les utilisateurs de l'infrastructure suivants étaient invités à participer au groupe de travail :

- DB Cargo Belgium
- DB Cargo Nederland
- CFL Cargo
- Crossrail Benelux NV
- Europorte France
- Eurostar France
- HSL Polska
- Infrabel
- Lineas
- Railtraxx
- RTB Cargo Netherlands
- RRF
- SNCB
- Fret SNCF
- THI Factory

Le SSICF était également membre du groupe de travail mais n'a pas validé le document. Le cabinet de conseil Arthur D. Little a facilité les travaux du groupe de travail et fourni l'effort de rédaction.

## Table de révision

---

Le tableau ci-dessous retrace l'historique des versions de ce document. Les versions « projets » du document n'apparaissent pas au sein de ce tableau.

<i>Version</i>	<i>Date</i>	<i>Commentaire</i>
I	19/06/2020	Publication initiale, à la suite de l'atelier de travail du 04 Juin 2020

## Table des matières

---

Table de révision	3
Avant-propos	5
Acronymes et terminologie	7
I. La ventilation du RSEIF 4.3 – La visite des trains	8
II. La visite technique des trains de marchandises	9
2.1 Généralités	9
2.2 Exécution	9
III. La visite du matériel à voyageurs	14
3.1 Généralités	14
3.2 Exécution	14
Appendice 1 : Visite technique limitée	17
Appendice 2 : Opérations de manœuvres qui n’invalident pas la visite technique	22
Annexe 1 : Tableaux de ventilation du RSEIF 4.3	23

# Avant-propos

---

### Contexte

Ce document est un document de « pratiques communes » concernant les règles relatives aux trains. Il a été initialement développé par un groupe de travail mis en place dans le cadre d'une mission d'appui au secteur ferroviaire belge lors de la mise en œuvre du 4<sup>ème</sup> paquet ferroviaire. Ce groupe de travail incluait l'ensemble des utilisateurs de l'infrastructure (UI) du secteur ferroviaire belge.

La mise en application du 4<sup>ème</sup> paquet ferroviaire entraîne la nécessité d'une réduction des règles nationales de sécurité. Dans le cadre de cette réduction des règles nationales de sécurité, les Règles de Sécurité en matière d'Exploitation de l'Infrastructure Ferroviaire (RSEIF) vont disparaître et seront remplacées, entre autres, par la Réglementation et Documentation pour l'Exploitation de l'Infrastructure (RDEI) .

Pour permettre cette transition réglementaire, les dispositions du RSEIF ont été passées en revues de manière systématique par le Gestionnaire d'Infrastructure (GI) sous l'autorité du SSICF pour déterminer :

- Les matières retirées car non pertinentes ou obsolètes
- Les matières qui relèvent de la STI OPE
- Les matières qui relèvent de l'AR Principes
- Les matières correspondant à des procédures opérationnelles (reprises au sein du RDEI, Tome 3)
- Les matières correspondant à des dispositions organisationnelles (reprises au sein du RDEI, Tome 4)
- Les matières qui relèvent de l'ordre des caractéristiques du réseau (reprises au sein du RDEI, Tome 1)
- Les matières ayant un caractère de définition ou d'information (transférées si nécessaire dans les documents pertinents) ou de l'ordre de la sécurité du travail (reprises au sein du RDEI, Tome 2)
- Les matières qui étaient de l'ordre du Système de Gestion de la Sécurité (SGS) du GI (sans interface avec les SGS des UI)
- Les matières transférées au SGS des Utilisateurs de l'Infrastructure (sans interface avec le SGS du GI)

### Raisons d'être et production des pratiques communes

Le transfert de matière du RSEIF aux UI a motivé la création des documents de pratiques communes . Les matières transférées aux UI n'ont pas été reprises au sein d'une autre source réglementaire introduite dans le cadre du 4<sup>ème</sup> paquet ferroviaire et ne sont pas couvertes par des dispositions d'autres réglementations existantes. À la suite de la disparition du RSEIF, ces matières relèveront donc du SGS des UI mais perdront leur caractère d'obligation réglementaire.

Le GI a mis à la disposition du secteur des classeurs permettant d'identifier les matières du RSEIF transférées aux UI. Afin de ne pas perdre ces éléments, un groupe de travail a été initié pour déterminer si elles pourraient faire l'objet de « pratiques communes » au secteur ferroviaire belge, c'est-à-dire des documents non-contraignants faisant consensus au sein du secteur, pouvant être référencés au sein des SGS des UI et formant un référentiel commun pour la collaboration.

Ainsi, le groupe de travail a travaillé sur la base des matières transférées du RSEIF aux UI pour produire les documents de pratiques communes. Sur cette base, le groupe de travail a déterminé :

- Si les dispositions méritaient ou non d'être reprises au sein des pratiques communes
- Si des dispositions supplémentaires devaient être ajoutées
- Si des dispositions nécessitaient une modification éventuelle
- Si des dispositions nécessitaient un approfondissement éventuel afin d'être plus précises ou prescriptives

Les dispositions qui ont fait l'objet d'une modification par rapport au RSEIF sont notées en italique, ou en italique et rouge, dans les cas où il a été émis au cours des ateliers de travail des réserves particulières en ce qui

## Groupe de travail sectoriel

concerne l'impact du changement en question sur la sécurité. Dans tous les cas, l'inclusion d'une prescription au sein de cette pratique commune n'exonère pas les UI de leurs obligations par rapport au règlement (UE) n°402/2013 concernant la méthode de sécurité commune relative à l'évaluation et à l'appréciation des risques.

L' *annexe I : Tableaux de ventilation du RSEIF 4.3* permet également d'identifier les dispositions du RSEIF qui ont fait l'objet d'une modification lors de leurs incorporations dans les pratiques communes ainsi que les dispositions non-reprises.

### *Ce document de « pratiques communes »*

Ce document contient les « pratiques communes » pour la visite. Il a été produit par le groupe de travail sur la base du classeur 431 – *La visite* qui présentait les matières transférées du *fascicule 4.3 – La visite* du RSEIF aux UI. En plus de pratiques communes qui viennent compléter les dispositions de la réglementation, ce classeur présente au sein de la section *I - La ventilation du RSEIF 4.3 – La Visite des trains* la manière dont le RSEIF 4.3 a été ventilé au travers des différentes réglementations.

Ce document de « pratiques communes » n'a pas de valeur contraignante ni valeur de « moyen acceptable de conformité ». Il doit être lu conjointement avec la réglementation applicable en la matière, et en particulier les Arrêtés Royaux (AR), les RDEI, et les Spécifications Techniques d'Interopérabilité (STI).

Ce document s'articule autour des sections suivantes :

#### ***I. La ventilation du RSEIF 4.3 – La visite des trains***

Cette section présente la manière dont le fascicule 4.3 du RSEIF a été ventilé au sein des diverses sources réglementaires et fournit donc une aide au lecteur lui permettant de mieux comprendre le cadre réglementaire global dans lequel s'inscrit ce document de « pratiques communes ».

#### ***II. La visite technique des trains de marchandises***

Cette section définit des règles relatives à la visite des trains de marchandises. Elle présente les différents types de visites qui peuvent être effectués sur ce matériel et les circonstances dans lesquelles ces visites doivent être effectuées. Elle définit également des prescriptions minimales en ce qui concerne le mode opératoire pour l'exécution des visites ainsi que la validité de ces visites.

#### ***III. La visite du matériel à voyageurs***

Cette section définit des règles relatives à la visite du matériel voyageurs. Comme pour les trains de marchandises, cette section présente les différents types de visites qui peuvent être effectués sur ce matériel et les circonstances dans lesquelles ces visites doivent être effectuées. Elle définit également des prescriptions minimales en ce qui concerne le mode opératoire pour l'exécution des visites ainsi que la validité de ces visites.

## Acronymes et terminologie

Les acronymes suivants sont utilisés au sein de ce document de « pratiques communes »

<b>Acronyme</b>	<b>Signification</b>
AR	Arrêté Royal
CUU	Contrat Uniforme d'Utilisation des Wagons
GI	Gestionnaire d'Infrastructure
RID	Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises, appendice C de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF)
RDEI	Règlementation et Documentation pour l'Exploitation de l'Infrastructure
RSEIF	Règles de Sécurité en matière d'Exploitation de l'Infrastructure Ferroviaire
SGS	Système de Gestion de la Sécurité
STI OPE	Règlement d'exécution (UE) 2019/773 de la Commission du 16 mai 2019 concernant la spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système « Exploitation et gestion du trafic » du système ferroviaire au sein de l'Union européenne et abrogeant la décision 2012/757/UE
TE	Transport Exceptionnel
UI	Utilisateur de l'Infrastructure
UIC	Union Internationale des Chemins de fer

## I. La ventilation du RSEIF 4.3 – La visite des trains

---

Ce document de pratique commune a été produit sur la base des dispositions du classeur 431 – *La visite* qui présentait les matières transférées du fascicule 4.3 – *La visite des trains* du RSEIF aux UI.

Les dispositions du fascicule 4.3 – *La visite des trains* ont été « ventilées » vers une seule source réglementaire, le fascicule 352 – *Accidents, Incidents et Détresses* du RDEI

En complément, la grande majorité des dispositions ont été transférées aux UI et ont fait l'objet du classeur 431, mis à disposition du secteur par le GI. Certaines dispositions du RSEIF 4.3 étaient considérées comme « règles retirées », néanmoins elles ont été intégrées dans cette pratique commune aux endroits pertinents car il a été estimé que ces dispositions facilitaient la compréhension globale du document.

L'[annexe I – Tableaux de ventilation du RSEIF 4.3](#) présente en détail la manière dont chacune des dispositions du RSEIF 4.3 a été ventilée, et le lien éventuel entre les matières du RSEIF transférées aux UI et cette pratique commune.



## II. La visite technique des trains de marchandises

---

### 2.1 Généralités

#### 2.1.1 Portée

Cette section traite de la visite technique dans les installations (gares ou raccordements) *ou au départ des raccordements privés vers les voies principales* des véhicules incorporés dans les trains de marchandises *ou mouvements de manœuvre*. Elle ne traite donc pas des travaux au matériel roulant qui sont effectués dans les ateliers de réparation et/ou de maintenance.

#### 2.1.2 Principes

Aucun véhicule incorporé dans un train de marchandises *ou un mouvement de manœuvre au départ des raccordements privés vers les voies principales* ne peut être porteur d'avaries ou d'anomalies susceptibles de compromettre la sécurité des circulations sans que des mesures appropriées n'aient été prises pour maîtriser les risques.

Le dépistage de ces avaries et anomalies ainsi que les mesures qui résultent du constat de leur présence sont de la responsabilité de l'UI qui assure le train de marchandises.

#### 2.1.3 Définition

La visite technique d'un train de marchandises est l'ensemble des opérations qui permettent de dépister dans un tel train la présence d'avaries ou d'anomalies susceptibles de compromettre la sécurité des circulations ainsi que d'irrégularités visibles aux chargements, à leurs fixations et à leurs arrimages qui risquent de compromettre la sécurité en général. Elle est également l'ensemble des mesures appropriées pour garantir la maîtrise des risques liés aux avaries, anomalies ou irrégularités constatées.

### 2.2 Exécution

#### 2.2.1 Personnel de sécurité

##### 2.2.1.1 Visiteur

La visite technique doit être effectuée par du personnel de sécurité ayant été formé à l'exécution des tâches critiques de sécurité qui s'y rapportent, en conformité avec les exigences réglementaires applicables en la matière, en particulier:

- L'AR déterminant les exigences applicables au personnel de sécurité et au personnel des entités en charge de l'entretien.
- La STI OPE

Dans la suite de ce document, ce personnel est désigné sous le terme « visiteur ».

##### 2.2.1.2 Instructions pour le visiteur

Chaque UI établit des instructions écrites permanentes pour l'exécution de la visite technique qu'elle distribue au personnel qui en est chargé.

Ces instructions indiquent :

- La désignation des organes à examiner ;
- Les anomalies avec indication éventuelle de critères ou indices de détection ;

## Groupe de travail sectoriel

- Les suites à donner (réparation de l'avarie, réforme de wagons, information de l'avarie constatée avec indication des étiquettes à utiliser) ;
- Les particularités spécifiques à certains types de matériel ;
- Les particularités spécifiques à la visite technique limitée lorsque celle-ci est pratiquée par l'UI (voir [2.2.2.3 Visite technique limitée](#)).

Le document de référence pour l'établissement de ces instructions est constitué par l'appendice I de l'annexe 9 de la version en vigueur du CUU.

### 2.2.2 Nature des visites techniques, circonstances ou motif

#### 2.2.2.1 Objet

Il est fait distinction entre des visites techniques de différentes natures. La consistance de chacune de celles-ci correspond aux circonstances ou motifs qui la génèrent.

#### 2.2.2.2 Visite technique complète

La visite technique complète porte sur l'examen de l'ensemble des organes du wagon et les aspects du chargement énumérés à l'appendice I de l'annexe 9 du CUU et la réalisation des accouplements.

La visite technique complète est réalisée obligatoirement :

- Avant chaque départ d'un train de marchandises du service intérieur *ou* mouvement de manœuvre au départ des raccordements privés vers les voies principales,
  - Formé par un type de manœuvre entraînant des chocs (triage à la bosse, triage au lancer, ...) ;
  - Chargé d'une manière pouvant entraîner un choc vertical (tour de chargement, ...) ;
  - Comprenant des TE (transports exceptionnels), en ce compris le trafic combiné ;
  - Comprenant des wagons soumis au RID ;
- Sur chaque train de marchandises du service international, ayant pour origine une gare belge ;
- Sur les trains complets faisant navette entre un site de chargement et un site de déchargement, une visite technique dont la périodicité tient compte des conditions de chargement, et ne dépasse pas les 7 jours de circulation en continu.

#### 2.2.2.3 Visite technique limitée

La visite technique limitée porte au moins sur le dépistage des avaries et des irrégularités citées à l'[appendice I](#). Le choix d'exécuter une visite technique limitée revient à l'UI. La visite technique limitée ne peut cependant se substituer à la visite technique complète que lorsque cette dernière n'est pas obligatoire.

Les instructions de l'UI spécifient expressément le personnel habilité à réaliser la visite technique limitée, les cas où cette visite s'applique et les modalités de son exécution

#### 2.2.2.4 Véhicule déraillé, accidenté ou ayant subi un choc violent

Afin de déterminer si le matériel en cause peut être acheminé sans risque ou s'il doit faire l'objet de réparations provisoires avant expédition, tout véhicule déraillé, accidenté ou ayant subi un choc violent fait l'objet d'un examen approprié.

Il en est de même pour le véhicule qui suit et celui qui précède le(s) wagon(s) déraillé(s), accidenté(s) ou ayant subi un choc violent.

Cet examen approprié porte d'office sur :

## Groupe de travail sectoriel

- Les organes de roulement (avec mesure de l'écartement des faces intérieures des bandages des trains de roues en 3 points au niveau du rail et la vérification des boîtes) ;
- Les organes de suspension ;
- Les organes de choc et traction ;
- Le châssis.

Cet examen est effectué en conformité avec les prescriptions de l'annexe 10 du CUU, et en particulier, le cas échéant, avec :

- La section 1 de la partie B de l'annexe 10 du CUU, pour les cas de déraillement
- La section 2 de la partie B de l'annexe 10 du CUU, pour les cas de choc de tamponnement anormal

Le personnel chargé de cet examen est spécifiquement désigné par l'UI.

Le reste du train fait l'objet au moins d'une visite limitée.

### Remarque

Si le wagon accidenté est un wagon soumis au RID ou que son chargement est soumis au RID, il doit être traité conformément aux dispositions du RID en la matière.

#### 2.2.2.5 Véhicule auquel une boîte chaude a été constatée

La notion de boîte chaude est définie au sein de la section 8.7.1 du fascicule 352 - Accidents, Incidents et Détresses du RDEI.

Avant de pouvoir quitter l'installation dans laquelle il a été limité, le véhicule auquel une boîte chaude a été constatée fait l'objet d'un examen de toutes ses boîtes par un visiteur.

Cet examen est effectué en conformité avec les prescriptions de l'annexe 10 du CUU, et en particulier avec les exigences de la section 1 de la partie A ainsi que l'appendice 5 de celle-ci.

#### 2.2.2.6 Véhicule auquel un calage de frein a été constaté

Avant de pouvoir quitter l'installation dans laquelle il a été limité, le véhicule auquel un calage a été constaté, fait l'objet d'un examen de tous les organes de roulement par un visiteur.

Cet examen porte d'office sur de la fixation du bandage rapporté sur la jante (roue à bandage rapporté), la mesure de l'écartement des faces intérieures "Ei" des jantes-bandages prévues (roue monobloc) ainsi que sur une appréciation des dégradations des tables de roulement.

Cet examen est effectué en conformité avec les prescriptions de l'annexe 10 du CUU, et en particulier avec les exigences des sections 1 et 2 de la partie A de celle-ci.

#### 2.2.2.7 Transport exceptionnel

Afin de vérifier le respect des conditions imposées par son « autorisation provisoire » tout transport exceptionnel fait l'objet d'un examen spécifique par un visiteur.

Cet examen est effectué en conformité avec les référentiels suivants :

- Les fiches UIC 502-1 – Transports exceptionnels – Dispositions concernant l'étude et l'exécution des transports exceptionnels et 502-2 – Transports exceptionnels – Procédure des profils
- Les tomes 1 et 2 des règles de chargement de l'UIC
- La norme EN 13044 – Unités de chargement intermodales
- Les fascicules 423 – Circulation des transports exceptionnels et 443 – Les transports exceptionnels du RDEI

## Groupe de travail sectoriel

Cet examen est indépendant de la visite technique programmée pour le train dans lequel le transport exceptionnel est incorporé.

### 2.2.2.8 Contrôles RID

Les trains transportant des matières dangereuses sont contrôlés selon le *point 5 de l'IRS 40471-3*.

## 2.2.3 Mode Opérateur

### 2.2.3.1 Exécution d'une visite technique complète ou limitée

Lors de l'exécution d'une visite technique complète ou limitée, le visiteur parcourt d'office les deux côtés du train et examine minutieusement chaque véhicule et la réalisation des accouplements.

La section 8.8 du *fascicule 352 – Accidents, Incidents, Détresses* du RDEI spécifie les mesures qui doivent être prises en cas d'avarie ou d'irrégularité à laquelle il n'est pas possible de remédier sur place.

### 2.2.3.2 Traçabilité de l'exécution et des résultats des visites techniques

L'UI prend les dispositions appropriées pour assurer la traçabilité des visites techniques réalisées.

Par visite technique réalisée, en sont mémorisés, éventuellement sur supports différents, le numéro du train visité, la date, le lieu et la nature de la visite technique, les constatations faites et les mesures prises.

### 2.2.3.3 Traçabilité de la transmission des informations relatives aux anomalies, avaries et irrégularités constatées

L'UI prend les dispositions appropriées pour assurer la traçabilité de la transmission des informations relatives aux anomalies, avaries et irrégularités constatées tant en interne que vers d'autres UI ou le GI

### 2.2.3.4 Trains internationaux à l'importation ou en transit

L'absence en gare frontière de visite technique aux trains internationaux à l'importation ou en transit est permise pour autant qu'elle soit couverte par des accords particuliers entre les UI qui garantissent le maintien de la sécurité des circulations.

Dans ce cas l'UI cessionnaire organise des visites par coup de sonde selon l'annexe 9 du C.U.U chapitre « Système de Gestion de la Qualité » (SGQ).

### 2.2.3.5 Déplacements des véhicules munis d'une étiquette de réforme immédiate

Avant de pouvoir être déplacés, les véhicules munis d'une étiquette de réforme immédiate doivent subir sur les réparations nécessaires pour garantir la sécurité des circulations.

Les conditions dans lesquelles un tel véhicule peut encore être déplacé en gare sont fixées par le visiteur et inscrites sur l'étiquette.

## 2.2.4 Validité

### 2.2.4.1 Validité d'une visite complète ou limitée

Une visite technique complète ou limitée, réalisée dans l'installation d'origine du train de marchandises est valable jusqu'au moment où la rame de ce train est immobilisée définitivement (en conformité avec les règles du freinage) dans l'installation de destination et ce pour autant qu'un délai de 72 heures ne soit pas dépassé entre la visite et l'immobilisation et que le train ait circulé sans avoir fait l'objet d'opérations de manœuvre, d'un tamponnement ou d'un choc.

Dans ces conditions :

- La visite technique n'est pas invalidée si, avant l'installation de destination, la rame du train fait l'objet (pour motif d'exploitation) :

## Groupe de travail sectoriel

- D'une immobilisation définitive. Cela néanmoins pour autant que soit exécuté un contrôle de son intégrité avant de poursuivre l'acheminement vers sa destination ;
  - Des opérations de manœuvre décrites à l'[appendice 2](#) , exclusivement.
- La visite technique est invalidée si avant l'installation de destination, la rame du train fait l'objet :
- D'une immobilisation définitive qui conduit au dépassement du délai de 72 heures ;
  - D'opérations de manœuvre autres que celles décrites à l'[appendice 2](#).

Lorsque la visite technique est invalidée avant l'installation de destination du train, une nouvelle visite technique est réalisée. Dans le cas où la rame a été manœuvrée sans chocs, une visite technique limitée suffit. Dans le cas contraire, une visite technique complète s'impose.

### *2.2.4.2 Validité d'une visite autre que complète ou limitée*

Les visites autres que complètes ou limitées ont leur validité réduite à la rencontre de l'objectif spécifiquement recherché, à savoir le dépistage d'une ou de plusieurs anomalies, avaries ou irrégularités résultant d'un événement particulier (boîte chaude, calage de frein), l'établissement de conditions d'acheminement vers une destination particulière (idem), la vérification de la conformité à des prescriptions particulières (TE), ...

## III. La visite du matériel à voyageurs

---

### 3.1 Généralités

#### 3.1.1 Portée

La seconde partie de ce document traite de la visite des véhicules incorporés dans les trains de voyageurs composés de matériel remorqué et de matériel automoteur.

#### 3.1.2 Principes

Aucun véhicule incorporé dans un train de voyageurs ne peut être porteur d'avaries ou d'anomalies susceptibles de compromettre la sécurité des circulations sans que des mesures appropriées n'aient été prises pour maîtriser les risques.

Le dépistage de ces avaries et anomalies ainsi que les mesures qui résultent du constat de leur présence sont de la responsabilité de l'UI qui assure le train de voyageurs.

La visite du matériel incorporé dans les trains de voyageurs s'opère à deux niveaux :

- D'une part dans le courant du cycle programmé de maintenance régulière du matériel ;
- D'autre part à la suite d'un incident ou d'un accident de nature à compromettre l'intégrité du matériel roulant impliqué.

#### 3.1.3 Définition

La visite du matériel incorporé dans un train de voyageurs est l'ensemble des opérations qui permettent de dépister dans un tel train la présence d'avaries ou d'anomalies susceptibles de compromettre la sécurité des circulations. Elle est également l'ensemble des mesures appropriées pour garantir la maîtrise des risques liés aux avaries, anomalies ou irrégularités constatées.

### 3.2 Exécution

#### 3.2.1 Personnel de sécurité

##### 3.2.1.1 Visiteur

La visite technique doit être effectuée par du personnel de sécurité ayant été formé à l'exécution des tâches critiques de sécurité qui s'y rapportent, en conformité avec les exigences réglementaires applicables en la matière, en particulier:

- L'AR déterminant les exigences applicables au personnel de sécurité et au personnel des entités en charge de l'entretien.
- La STI OPE

##### 3.2.1.2 Instructions pour le visiteur

Chaque UI établit des instructions écrites permanentes pour l'exécution de la visite qu'elle distribue au personnel qui en est chargé.

Ces instructions indiquent :

- La désignation des organes à examiner;
- Les anomalies avec indication éventuelle de critères ou indices de détection;

## Groupe de travail sectoriel

- Les suites à donner (réparation de l'avarie, réforme de véhicules, information de l'avarie constatée avec indication de la procédure à utiliser) ;
- Les particularités spécifiques à certains types de matériel.

La documentation pour l'établissement de ces instructions est notamment constituée par le descriptif du cycle programmé de maintenance du matériel établi par l'UI.

### 3.2.2 Nature des visites, circonstances ou motifs

#### 3.2.2.1 Objet

Il est fait distinction entre des visites de différentes natures. La consistance de chacune de celles-ci correspond aux circonstances ou motifs qui la génèrent.

#### 3.2.2.2 Cycle programmé de maintenance régulière du matériel

Tout véhicule qui entre dans la composition d'un train de voyageurs est inscrit dans un cycle de maintenance régulière du matériel.

Tout véhicule qui pour un motif quelconque est sorti temporairement de ce cycle de maintenance n'est réincorporé dans la composition d'un train de voyageurs qu'après avoir subi positivement toutes les opérations de contrôle prévues dans le cycle de maintenance régulière du matériel.

L'UI fixe, à chaque étape du cycle de maintenance, la consistance des opérations de contrôle à réaliser.

#### 3.2.2.3 Véhicule déraillé, accidenté ou ayant subi un choc violent

Afin de déterminer si le matériel en cause peut être acheminé sans risque ou s'il doit faire l'objet de réparations provisoires avant expédition, tout véhicule déraillé, accidenté ou ayant subi un choc violent fait l'objet d'un examen approprié.

Il en est de même pour le véhicule qui suit et celui qui précède le(s) wagon(s) déraillé(s), accidenté(s) ou ayant subi un choc violent.

Cet examen approprié porte d'office sur :

- Les organes de roulement (avec mesure de l'écartement des faces intérieures des bandages des trains de roues en 3 points au niveau du rail et la vérification des boîtes) ;
- Les organes de suspension ;
- Les organes de choc et traction ;
- Le châssis.

Le personnel chargé de cet examen est spécifiquement désigné par l'UI.

Le reste du train fait l'objet d'un examen de circonstance.

#### 3.2.2.4 Véhicule auquel une boîte chaude a été constatée

La notion de boîte chaude est définie au sein de la section 8.7.1 du *fascicule 352 - Accidents, Incidents et Détresses* du RDEI.

Outre les prescriptions imposées par le *fascicule 352 - Accidents, Incidents et Détresses* du RDEI, le véhicule auquel une boîte chaude a été constatée fait l'objet d'un examen particulier de toutes ses boîtes par un visiteur.

## Groupe de travail sectoriel

### 3.2.2.5 Véhicule auquel un calage de frein a été constaté

Avant de pouvoir quitter l'installation dans laquelle il a été limité, le véhicule auquel un calage a été constaté, fait l'objet d'un examen particulier de tous les organes de roulement par un visiteur.

### 3.2.3 Mode Opérateur

La section 8.8 du *fascicule 352 – Accidents, Incidents, Détresses* du RDEI spécifie les mesures qui doivent être prises en cas d'avarie ou d'irrégularité à laquelle il n'est pas possible de remédier sur place.

#### 3.2.3.1 Traçabilité de l'exécution et des résultats des visites techniques

L'UI prend les dispositions appropriées pour assurer la traçabilité des visites réalisées.

Les anomalies et avaries constatées ainsi que les mesures prises en conséquence sont enregistrées séparément pour chaque véhicule (livre de bord ou support équivalent).

#### 3.2.3.2 Traçabilité de la transmission des informations relatives aux anomalies, avaries et irrégularités, constatées

L'UI prend les dispositions appropriées pour assurer la traçabilité de la transmission des informations relatives aux anomalies et avaries constatées tant en interne que vers d'autres UI ou le GI.

#### 3.2.3.3 Trains internationaux

Pour les trains de voyageurs internationaux à destination de la Belgique ou en transit, l'UI cessionnaire garantit l'état technique du matériel.

#### 3.2.3.4 Déplacement des véhicules muni d'une étiquette de réforme immédiate

Voir 2.2.3.5.

### 3.2.4 Validité

#### 3.2.4.1 Validité du cycle programmé de maintenance régulière du matériel

L'UI fixe la durée de validité de chaque contrôle programmé et en détermine en conséquence la périodicité de manière à maintenir les véhicules incorporés dans les trains de voyageur dans les limites des intervalles entre ces contrôles.

#### 3.2.4.2 Validité d'un contrôle hors cycle programmé de maintenance régulière du matériel

Les contrôles effectués hors cycle programmé de maintenance régulière du matériel ont leur validité réduite à la rencontre de l'objectif spécifiquement recherché, à savoir le dépistage d'une ou de plusieurs anomalies, avaries ou irrégularités résultant d'un événement particulier (choc, boîte chaude, calage de frein, ...). En aucun cas, ils ne se substituent aux contrôles de même nature effectués dans le cadre du cycle programmé de maintenance.



## Appendice I : Visite technique limitée

---

### APERÇU DES AVARIES ET DES IRRÉGULARITÉS FACILES À DÉCOUVRIR

#### 1. Organes deroulement

1. 1. Bris, fissures ouvertes et autres avaries apparentes sur les roues ou sur les essieux pour autant qu'ils soient visibles de l'extérieur du wagon.
1. 2. Boîtes basculées, cassées ou chauffantes (fumée, odeur de brûlé, boîte échauffée à tel point que l'on ne puisse plus la toucher du revers de la main).

#### 2. Suspension

2. 1. Lame de ressort déplacée dans la bride (p. ex. 3 cm ...) ou ressort ne reposant plus correctement sur la boîte.
2. 2. Ressort de suspension manquant.
2. 3. Lame maîtresse d'un ressort à lame cassée.
2. 4. Partie d'une lame de ressort manquante.
2. 5. Jeu insuffisant entre la bride du ressort et la partie correspondante du châssis (à préciser au cas par cas).
2. 6. Bride de ressort cassée.
2. 7. Pivot, maillon de suspension cassé ou manquant, pour autant que ce soit visible de l'extérieur du wagon. Support de suspension défixé, suspension fissurée, anneau ou axe de suspension manquant.
2. 8. Ressort en hélice cassé.

## Groupe de travail sectoriel

### 3. Frein

3. 1. Partie de la timonerie de frein pendante.
3. 2. Position inutilisable ou erronée des poignées de commande des dispositifs "voyageurs-marchandises", "vide-chargé".
3. 3. Frein à main inutilisable.
3. 4. Bloc de frein manquant ou avec partie manquante.
3. 5. Boyau de frein inutilisable.
3. 6. Fuites sensibles aux conduites d'air, robinets, boyaux ou autres organes de frein.
3. 7. Tôle pare-étincelles reposant sur la roue.

### 4. Châssis de wagon ou de bogie

4. 1. Fissure ou cassure dans les longerons ou dans les traverses de tête, pour autant qu'elle soit facile à voir et qu'elle parte du bord de l'aile et continue dans l'âme.
4. 2. Plaques de garde fissurées pour autant que la fissure dépasse le quart de leur section au niveau de la fissure et qu'elle soit visible de l'extérieur du wagon, cassées, fortement déformées, manquantes ou défixées.
4. 3. Entretoise de plaques de garde manquante ou cassée.
4. 4. Bogie déplacé.
4. 5. Fissure importante, déformation importante ou cassure dans le châssis du bogie pour autant qu'elle soit visible de l'extérieur du wagon.

## Groupe de travail sectoriel

### 5. Choc et traction

5. 1. Tampon manquant ou insuffisamment fixé sur la traverse de tête (par ex. plus d'un boulon manquant et ne reposant plus complètement contre la traverse de tête).
5. 2. Plateau de tampon manquant ou cassé.
5. 3. Plongeur de tampon manquant ou cassé.
5. 4. Tampon bloqué (plongeur de tampon reste enfoncé).
5. 5. Tendeur cassé, inutilisable, manquant.
5. 6. Tendeur pendant.
5. 7. Crochet de traction cassé ou tourné.
5. 8. Dérèglement manifeste du dispositif de traction (p. ex. : saillie visiblement anormale du crochet de traction hors de son guide de traction).

## Groupe de travail sectoriel

### 6. Caisse

6. 1. Caisse de wagon en général :
  - inscriptions illisibles, manquantes ;
  - période de validité du cartouche d'entretien ou de contrôle périmée ;
  - caisse fortement évasée de sorte qu'il y a empiètement sur le gabarit de chargement ;
  - parois, portes cassées ou trouées avec un risque de perte ou d'avarie de la marchandise compromettant la sécurité ;
  - planche de fond cassée, manquante ou éclatée présentant un risque de perte ou d'avarie de la marchandise;
  - portes, parois coulissantes incomplètement fermées ou non verrouillées (p. ex. : par tourillon, pivot ou charnière de porte manquant ou cassé), y compris pour les conteneurs;
  - portes ou parois coulissantes manquantes ou déraillées (position anormale de la porte par rapport à son encadrement);
  - accessoires de la caisse, comme les marchepieds, poignées, échelles, passerelles... en mauvais état, inutilisables (p. ex. : manquant, cassé ou fortement déformé).
  
6. 2. Wagons fermés :
  - volets d'aération manquants, endommagés et risquant de compromettre la sécurité ;
  - toit ouvrant non fermé ou non verrouillé ;
  - couverture de toiture, bâchage détaché, soulevé ou pendant pour autant que cela soit visible du sol.
  
6. 3. Tombereaux :
  - organes de fermeture et de fonctionnement manquants ou cassés avec un risque de perte ou d'avarie de la marchandise ;
  - couverture (p. ex. : bâche) détachée, soulevée, pendante pour autant que cela soit visible du sol.
  
6. 4. Wagons plats :
  - haussettes rabattues ou non assurées (p. ex. charnières, axes des haussettes manquants, cassés ou inutilisables);
  - ranchers faussés, non placés, manquants avec un risque de perte ou d'avarie de marchandise.
  
6. 5. – Wagons citernes :
  - fixation du réservoir sur le châssis fissurée, cassée (p. ex. : réservoir déplacé...);
  - réservoir non étanche (p. ex. : fuites) ;
  - date (fin du mois) de la prochaine vérification périmée ;
  - vannes de vidange ou de chargement non verrouillées ;
  - bouchon de protection ou bride de fermeture non placé ou manquant.
  - le cas échéant, vérification de la conformité des placardages et de la signalisation orange par rapport aux produits transportés

### 7. Chargement

7. Chargements qui manifestement ne correspondent pas aux prescriptions en vigueur comme celles du CUU, RID, UI ou GI, p. ex. :
- *chargement déplacé ;*
  - *chargement mal réparti ;*
  - *arrimages lâchés ou cassés ;*
  - *chargement empiétant dans le gabarit de chargement ;*
  - *chargement poussant contre les portes ;*
  - ...

## Appendice 2 : Opérations de manœuvres qui n'invalident pas la visite technique

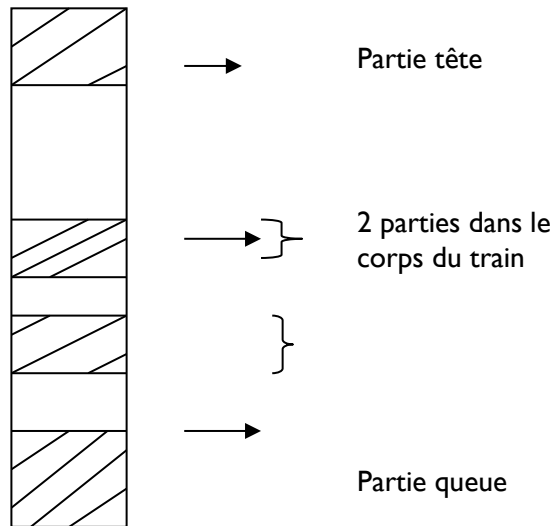
La validité de la visite technique de cession reste maintenue sous réserve que la technique de manœuvre appliquée ne génère pas de choc et dans la limite de 2 accouplements au maximum :

### Retrait de véhicules

2 parties du train

et/ou

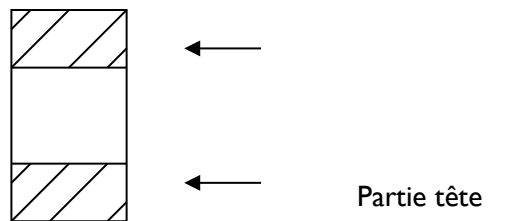
partie tête  
et  
partie queue



### Adjonction de véhicules

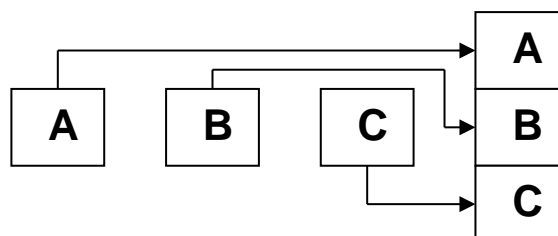
partie tête et une partie queue dans la mesure où les

véhicules ajoutés ont subi une visite technique .



### Formation d'un nouveau train

A partir de 3 trains ou parties de trains (au maximum) ayant auparavant fait l'objet d'une visite technique.



## Annexe I : Tableaux de ventilation du RSEIF 4.3

---

Le fichier Excel ci-dessous présente deux tableaux facilitant la lecture de la ventilation du *fascicule 4.3 – La visite des trains* du RSEIF (cliquer sur l'icône ci-dessous pour ouvrir le fichier).



Tableaux\_de\_Ventilati  
on\_RSEIF\_431\_vFR.xls

Note :

- Pour pouvoir consulter ce fichier, il est nécessaire d'utiliser le logiciel Adobe Acrobat Reader DC ou Adobe Acrobat Pro DC.
- Le fichier est disponible en tant que pièce jointe du PDF. Ainsi, il est également possible d'y accéder en ouvrant le panneau des pièces jointes. Pour ce faire, veuillez cliquer sur l'onglet « Affichage », puis « Afficher/Masquer », puis « Volets du navigateur » et enfin « Pièces jointes ». Le panneau « Pièces jointes » s'affichera à la gauche de l'écran et l'icône du fichier Excel apparaîtra. Il suffira de cliquer dessus pour ouvrir le document Excel.